Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2014–2015

34 098

Wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de invoering van een nieuw normen- en handhavingsstelsel voor de luchthaven Schiphol en enige andere wijzigingen

Nr. 4

VERSLAG

Vastgesteld 26 maart 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer vers alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden zijn van mening dat het door het wetsvoorstel in te voeren nieuwe normen- en handhavingsstelsel voor Schiphol, waarmee reeds enkele jaren wordt proefgedraaid, een betere verdeling van de beschikbare geluidsruimte mogelijk maakt voor Schiphol

kst-34098-4
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2015

en meer duidelijkheid biedt aan luchthaven en omwonenden. Wel hebben voornoemde leden nog enkele vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden hebben over dit wetsvoorstel een aantal vragen en opmerkingen. Zij hebben geen bezwaar tegen dit wetsvoorstel op zichzelf, maar willen wel een aantal kanttekeningen plaatsen bij de redengeving en de ontstaansgeschiedenis.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden onderschrijven het belang van een helder normen- en handhavingstelsel voor Schiphol, waarmee de overlast voor omwonenden zoveel mogelijk beperkt wordt, maar deze leden zien ook een groot voordeel als het stelsel straks beter uitlegbaar en transparanter wordt. Dit kan mogelijk onduidelijkheid richting of onbegrip bij omwonenden vaker dan nu voorkomen. Hoewel deze leden de uitgangspunten onderschrijven zien zij ook nog wel praktische problemen en daarom hebben zij de behoefte om enkele vragen voor te leggen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel. De leden van deze fractie hebben hierover nog een aantal vragen.

Aanleiding en noodzaak

De leden van de PvdA-fractie vragen of de regering kan aangeven waarom het huidige stelsel in 2008 als te complex en weinig inzichtelijk werd ervaren. Had dit te maken met de actualisering van de gelijkwaardigheidscriteria en de rol van adviesbureau To70 hierin? Klopt het dat er onenigheid tussen diverse deskundigen was ontstaan over de manier waarop het aantal hoogbelaste woningen werd herberekend (van 10.800 naar 12.300)? Klopt het dat dit het toenmalige lid Tang (PvdA) – en met hem de Kamer en de Minister van Verkeer en Waterstaat – op 6 februari 2008 tot de conclusie bracht dat «het stelsel failliet was», wat uiteindelijk heeft geleid tot dit nieuwe stelsel?

De leden van de PvdA-fractie vragen verder of het klopt dat de reden van de stelselwijziging niet is dat zo nu en dan over Amstelveen gevlogen moest worden in de jaren 2006 tot 2008, omdat een aantal handhavingspunten elders was vol gevlogen. Klopt het dat dit overigens slechts een enkele keer (twee of drie keer) gebeurd is, en alleen aan het einde van het gebruiksjaar (in oktober)? Zou twee of drie keer over Amstelveen vliegen voldoende reden zijn om het stelsel ingrijpend te veranderen?

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe het komt dat in de beeldvorming het noodgedwongen vliegen over bewoond gebied door het vollopen van handhavingspunten de reden is geworden voor de stelselwijziging, terwijl de echte reden een andere was, namelijk een voor bewoners onnavolgbare discussie onder deskundigen over de actualisering van de gelijkwaardigheidscriteria.

De leden van de SP-fractie merken op dat er nog steeds rekening wordt gehouden met een aanzienlijke groei op Schiphol. Deze leden vragen zich af of hierbij de wens niet de vader van de gedachte is geworden. Zij zien vooral een enorme groei van luchthavens in Golfstaten, maar ook van de luchthaven van Istanbul, luchthavens die ook allemaal veel overstappassagiers afhandelen. De luchtvaartmarkt is fors in beweging. Heeft de regering ook deze ontwikkelingen meegenomen in haar groeiscenario's, zo vragen deze leden. Het stoort hen dat er nog steeds wordt gewerkt met groeicijfers uit 2008 terwijl het onduidelijk is of deze nog wel realistisch

zijn en dat er, zonder dit nader uit te zoeken, wel allemaal maatregelen genomen worden om de hierop gebaseerde verwachte groei mogelijk te maken.

De leden van de SP-fractie vragen of het niet wenselijk zou zijn wanneer Schiphol veel meer zou sturen op het gebruik van schonere en stillere vliegtuigen dan nu het geval is. Welke mogelijkheden ziet de regering om luchtvaartmaatschappijen te stimuleren om meer in te zetten op het gebruik van stillere vliegtuigen en acht zij dit ook wenselijk?

De hoofdlijnen van het voorstel

Gelijkwaardig beschermingsniveau

De leden van de PvdA-fractie vragen in hoeverre nu de systematiek van de actualisering van de gelijkwaardigheidscriteria wordt aangepast. Bestaan er inmiddels regels voor het (her)berekenen van het maximale aantal hoogbelaste huizen, personen en slaapgestoorden in het binnen- en buitengebied? Zo nee, waarom niet? Dit was immers de reden dat in 2008 is besloten tot een wijziging van het normenstelsel. Of is het probleem dat de Kamer in 2008 heeft benoemd, nooit geadresseerd? Is met dit wetsvoorstel wel het juiste probleem opgelost? De leden van de PvdA-fractie vragen of het klopt dat de daadwerkelijke geluidsbelasting en de ruimtelijke verdeling ervan in het nieuwe stelsel (sinds 1 november 2010) eigenlijk slechts beperkt zijn veranderd. In welke gebieden is er nu meer of minder geluidshinder dan voorheen?

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe de maximale hoeveelheid geluid (MHG) zich verhoudt tot het totale volume geluid (TVG). Is dit hetzelfde? Worden naast deze berekende geluidsvolumes ook nog metingen gedaan? Zo ja, op welke manier en hoe wordt hier op gehandhaafd? Hoe kan de rechtsbescherming via de MHG hetzelfde of gelijkwaardig zijn aan rechtsbescherming via de 35 handhavingspunten? Immers, bij het vollopen van elk van de 35 handhavingspunten kan een «verzoek tot handhaving» worden gedaan bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), maar in het nieuwe stelsel slechts bij overschrijding van de MHG in het hele gebied. Er is nu toch geen rechtsbescherming meer tegen een onevenredige ruimtelijke verdeling van de geluidshinder? En aangezien de MHG nooit gehaald wordt omdat het maximale aantal vliegbewegingen altijd eerder limiterend is, is er in de praktijk toch geen rechtsbescherming meer? Hoe verhoudt dit zich tot het uitgangspunt van artikel 8.17 dat er altijd, bij iedere stelselwijziging, een gelijkwaardig of beter beschermingsniveau moet zijn dan in het bestaande stelsel?

De leden van de PvdA-fractie vragen of het te overwegen is om beide systemen (oud en nieuw) langere tijd naast elkaar te laten bestaan, zoals de afgelopen jaren het geval was. Op die manier kan steeds een vergelijking worden gemaakt van de geluidshinder, ook wat betreft de ruimtelijke verdeling ervan. Zo kan ook uitvoering gegeven worden aan het uitgangspunt van gelijkwaardigheid.

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering om nader in te gaan op het begrip «bescherming» in de Wet luchtvaart. Wie wordt er beschermd tegen wat? Er is toch geen sprake van daadwerkelijke bescherming tegen geluidhinder? Kan niet beter gesproken worden over een «theoretisch plafond dat in de praktijk niet wordt toegepast», dan over «bescherming»?

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe de hinderbeperking wordt berekend om het 50–50-principe uit voeren. Hoe gaat er toezicht gehouden worden op de uitvoering van het 50–50-principe?

De leden van de SP-fractie vragen welk criterium wordt gehanteerd voor het aantal zwaarbelaste woningen en in hoeverre deze nieuwe wet nu bijdraagt aan het verlagen dan wel het niet verder verhogen van het aantal zwaarbelaste woningen door geluidhinder. Deze leden constateren dat de stadsregio Amsterdam nog ruim tweehonderdduizend woningen moeten gaan bijbouwen en vragen of hiermee ook het aantal woningen die forse overlast ondervinden van Schiphol zal toenemen.

De leden van de D66-fractie hechten veel belang aan een gelijkwaardig beschermingsniveau inzake externe veiligheid en luchtverontreiniging. Dit wordt geregeld in het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB) middels grenswaarden. De leden van deze fractie lezen dat in het wetsvoorstel de formulering wordt gewijzigd naar «grenswaarden in de vorm van criteria voor gelijkwaardige bescherming». Deze leden vragen wat de reden is voor deze herformulering. Wat wordt precies met deze herformulering beoogd? Welke consequenties heeft deze herformulering voor het vaststellen en daarmee garanderen van een gelijkwaardig beschermingsniveau? Heeft deze herformulering evenveel rechtskracht?

De leden van de D66-fractie hechten veel waarde aan de gelijkwaardige bescherming tegen geluidsbelasting. De leden van deze fractie hebben daarom een aantal vragen over de borging van gelijkwaardige bescherming en de vaststelling van de MHG. Deze leden lezen dat de gebruiksprognose wordt getoetst aan de criteria voor gelijkwaardigheid. Deze leden vragen welke instantie deze toets uitvoert. Is de onafhankelijkheid van deze instantie gewaarborgd? Hoe staat het met het toezicht op deze instantie? Welke rol heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu als het gaat om de toetsing van de gebruiksprognose?

De leden van de D66-fractie lezen dat de norm voor de MHG wordt bepaald door het maximaal door het te verwachten verkeer te produceren geluid te berekenen, dat past binnen de criteria van gelijkwaardigheid. Voorheen werd dit geregeld via grenswaarden bij handhavingspunten. Kan de regering exact het verschil aangeven tussen het regelen van geluidsbelasting middels grenswaarden bij handhavingspunten en middels een norm voor de MHG?

De leden van de D66-fractie lezen bij artikel I, onderdeel E, onder 3 dat de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu bij ministeriële regeling nadere regels kan stellen over een aantal zaken, waaronder de criteria voor gelijkwaardige bescherming. De leden van deze fractie vinden het hoogst merkwaardig dat de Staatssecretaris, zonder daarbij de Kamer te hoeven betrekken, zelf nadere regels kan stellen voor de criteria voor gelijkwaardige bescherming. Immers, 1) de gebruiksprognose wordt getoetst aan deze criteria, 2) de MHG wordt bepaald door het maximaal door het verkeer te produceren geluid te berekenen binnen deze criteria, en 3) de ILT toetst of het gerealiseerde verkeer en de afhandeling daarvan daadwerkelijk binnen deze criteria passen, en baseert daar een eventuele sanctie op. Daarnaast geeft de Staatssecretaris in haar brief van 10 maart 2015 (Kamerstuk 29 665, nr. 212) aan dat de milieuruimte wordt bepaald door gelijkwaardigheidscriteria. Het klinkt deze leden dan ook vreemd in de oren dat de Staatssecretaris zelf nadere regels kan stellen voor diezelfde criteria. Deze leden vragen waarom de regering het nodig acht om op dit punt nadere regels te stellen. Wat beoogt de regering hiermee te bereiken? Ziet de regering de hierboven beschreven spanning tussen het toetsen op criteria die de regering zelf klaarblijkelijk nader kan aanpassen, waarbij de Kamer vervolgens geen betrokkenheid heeft aangezien dit per ministeriële regeling zal gebeuren? Is de gelijkwaardige bescherming op deze manier wel daadwerkelijk geborgd?

Omgevingsraad Schiphol

De leden van de VVD-fractie begrijpen dat met dit wetsvoorstel ook de Omgevingsraad Schiphol van een wettelijke basis wordt voorzien. Toch is deze raad al sinds 1 januari 2015 actief. Op welke rechtsgrond zijn de huidige activiteiten van de Omgevingsraad dan gebaseerd? Welke voordelen worden er gerealiseerd door het bestaan van de raad wettelijk te verankeren, zo vragen voornoemde leden. Ook de leden van de D66-fractie constateren dat de Omgevingsraad Schiphol reeds per 1 januari 2015 is gerealiseerd, maar dat deze pas met deze wetswijziging een wettelijke basis krijgt. De leden van deze fractie vragen de regering nader in te gaan op de gekozen werkwijze hieromtrent.

De leden van de VVD-fractie zien graag in een overzicht inzichtelijk gemaakt op welke momenten de Omgevingsraad Schiphol op grond van het wetsvoorstel betrokken wordt bij de besluitvorming en of er sprake is van een consultatie-, advies- of instemmingsrecht voor de raad.

De leden van de VVD-fractie vinden het opvallend dat er geen maximum aantal termijnen voor het lidmaatschap van de Omgevingsraad in het wetsvoorstel is opgenomen. Waarom is daar niet voor gekozen? Is het niet wenselijk om, zoals ook in de advies- en toezichtsector gebruikelijk is, een maximum van twee termijnen van vier jaar voor het lidmaatschap van de Omgevingsraad te introduceren, zo vragen deze leden.

De leden van de PvdA-fractie zijn blij dat er nog steeds consensus wordt gezocht en gevonden tussen overheden, omwonenden en sector. Wetgeving die voortvloeit uit deze consensus wordt door de leden van de PvdA-fractie met een positieve grondhouding benaderd.

De leden van de D66-fractie lezen dat de Kamer nader geïnformeerd wordt door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de financiële aspecten van de oprichting van de Omgevingsraad. Ook heeft de Staatssecretaris in een eerder stadium aangekondigd daarbij aan te geven in hoeverre er financieel synergievoordeel is behaald uit het samenvoegen van de Alderstafel Schiphol en de Commissie Regionaal Overleg Schiphol. De leden van deze fractie vernemen graag op welke termijn de Staatssecretaris van plan is de Kamer over deze financiële aspecten te informeren.

Uitvoering en handhaving

De leden van de VVD-fractie begrijpen dat er in het wetsvoorstel sprake is van een uitgebreide gezamenlijke zorgplicht voor betrokken partijen voor het nakomen van de afspraken in het nieuwe normen- en handhavingsstelsel voor Schiphol. Hoe vaak per jaar wordt hier controle op uitgeoefend? Ook zien deze leden graag toegelicht hoe voorkomen wordt dat het niet aan de afspraken voldoen door één partij leidt tot maatregelen die het ernstig benadelen van de andere partijen en wellicht zelfs de Nederlandse economie tot gevolg hebben.

De leden van de PvdA-fractie vragen op welke manier de ILT de vier regels en de MHG gaat handhaven. Wat zijn de sancties? Zijn er bestuurlijke boetes zoals de Autoriteit Financiële Markt (AFM) die kan geven in de financiële sector? Waarom is er geen tussentijdse handhaving? Klopt het dat een eventuele ingreep pas betrekking heeft op het volgende gebruiksjaar? Hoe kan op die manier snel en effectief toezicht tot stand komen? Hoe is de rechtsbescherming geregeld voor de vier regels? Kan een handhavingsverzoek worden gedaan bij de ILT en daarna bij de bestuursrechter?

Evaluatie

De leden van de D66-fractie lezen dat Schiphol na afloop van elk gebruiksjaar een evaluatie uitvoert van het werkelijke gebruik van de luchthaven in vergelijking met de gebruiksprognose en deze vervolgens aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu overlegt. Tegelijkertijd lezen de leden van deze fractie dat de Staatssecretaris de Kamer binnen vijf jaar na inwerkingtreding van de wet een verslag overlegt over de doeltreffendheid en de effecten van de bepalingen in het wetsvoorstel. Deze leden vinden deze termijn van vijf jaar opmerkelijk in het licht van het feit dat er ten aanzien van zeker een aantal bepalingen in het wetsvoorstel klaarblijkelijk jaarlijkse evaluaties beschikbaar zijn. Deze leden zijn van mening dat, niet in de laatste plaats in het belang van omwonenden, het verstandig is om actief te monitoren en actief informatie die beschikbaar is te ontsluiten. Kan de regering aangeven waarom zij naar het schijnt niet voornemens is om bijvoorbeeld de jaarlijkse evaluatie van Schiphol ten aanzien van de gebruiksprognose te delen met de Kamer? Wat is – in algemene zin – de reden dat de Kamer vijf jaar moet wachten op een evaluatie over de doeltreffendheid en de effecten van bepalingen in dit wetsvoorstel, terwijl er jaarlijks informatie beschikbaar komt? De leden van deze fractie vragen de regering om de huidige evaluatiebepaling te heroverwegen. Overigens valt het de leden van deze fractie op dat in de memorie van toelichting staat vermeld dat deze evaluatie slechts betrekking heeft op de bepalingen over het nieuwe normen- en handhavingsstelsel, terwijl het desbetreffende wetsartikel zelf verwijst naar overige bepalingen in het wetsvoorstel, zoals de bepalingen over de Omgevingsraad en de verruiming van het experimenteerartikel.

Artikelsgewijs

Artikel I, onderdeel C, onder 1, en onderdeel D

De leden van de VVD-fractie lezen dat de lex silencio positivo uit artikel 4:20b van de Algemene wet bestuursrecht uitdrukkelijk niet van toepassing is bij het aanvragen van de verklaring van geen bezwaar zoals bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart. Waarom zou de reden voor het bestaan van deze wet, zijnde het verbeteren van dienstverlening aan burgers en bedrijven en het beperken van de regeldruk, niet ook in dit geval van belang zijn? En hoe wordt er dan bij het aanvragen van een verklaring van geen bezwaar zorggedragen voor adequate reacties binnen redelijke termijnen, zo vragen deze leden.

Artikel I, onderdelen K tot en met N

De leden van de VVD-fractie begrijpen dat met het wetsvoorstel in artikel 8.35 het «vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving» als gezamenlijk uitgangspunt wordt toegevoegd. Deze leden herkennen dit doel niet en ontvangen hier graag een toelichting op. Is niet juist het gelijkwaardig houden van de kwaliteit van de leefomgeving het doel van het wetsvoorstel, zo vragen voornoemde leden.

Wijzigingen luchthavenverkeersbesluit (bijlage bij de memorie van toelichting)

De leden van de PvdA-fractie vragen of in het gewijzigde LVB nog steeds gekozen wordt voor 95% vliegen volgens de baanpreferentietabel. Deze leden vragen verder waarom het maximale aantal vliegbewegingen wordt vastgelegd in het LVB en niet in de wet.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat het nieuwe systeem uitgaat van strikt preferentieel vliegen volgens de vier regels die in bijlage 5 bij het LVB genoemd worden. Bijlage 5 beslaat vijf bladzijdes vol met variabelen, parameters, tabellen, schema's en regels. Is dit stelsel te kwalificeren als «transparant en inzichtelijk», of eerder als «complex en weinig inzichtelijk», volgens de regering? Hoe denken de bewoners(platforms) hierover? Is een te ingewikkeld stelsel nu vervangen door opnieuw een te ingewikkeld stelsel? Is daarmee de oorspronkelijke doelstelling wel gehaald? Kan de regering ingaan op de manieren waarop het strikt preferentieel vliegen en de handhaving van de MHG inzichtelijk worden gemaakt aan de bewoners? Hoe wordt onderzocht of de omwonenden het normenstelsel en het strikt preferentieel vliegen als inzichtelijk ervaren?

De leden van de PvdA-fractie vragen wat de definitie is van «marginaal zicht». Waarom wordt er volgens tabel A onder regel 1 in bijlage 5 gevlogen als er geen sprake is van zicht? Onder welke omstandigheden wordt een baan niet beschikbaar gesteld door de exploitant?

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering om in te gaan op regel 2 in bijlage 5. Welke gedeelte van de tijd wordt een derde baan ingezet? Wat wordt bedoeld met regel 2, punt 3? Betekent dit dat een derde baan ook maximaal 19 minuten mag worden ingezet tussen twee periodes met piekbelasting in?

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering om in te gaan op regel 4 in bijlage 5. Welke gedeelte van de tijd wordt een vierde baan ingezet?

De leden van de SP-fractie vragen zich af of het preferent baangebruik in de praktijk niet zal leiden tot een overmatig gebruik van de Aalsmeerbaan dat naar mening van de leden dan juist tot meer gehinderden zal leiden. Deze leden zouden hier graag een nadere toelichting over krijgen, ook over in hoeverre eventuele groei van Schiphol voornamelijk zal worden opgevangen door meer gebruik van de Aalsmeerbaan en in hoeverre dit zal leiden tot de ontwikkeling dat de Aalsmeerbaan straks net zoveel starts per baan heeft als de preferente Polderbaan.

De leden van de D66-fractie vragen ten aanzien van lokale luchtverontreiniging of de tabel waarin waarden per stof staan opgenomen en die voorzien is voor het nieuwe LVB, dezelfde tabel zal zijn die in het huidige LVB staat opgenomen. Zo niet, dan vragen de leden van deze fractie om een toelichting op dit punt. Wat is de reden dat de tabel niet een-op-een is overgenomen, gelet op het principe van gelijkwaardige bescherming? Wat is de reden dat enkele waarden zijn aangepast? Welk effect heeft dit op de luchtverontreiniging, en daarmee de volksgezondheid, rondom Schiphol?

Procedure

De leden van de PvdA-fractie vragen wanneer het LVB te verwachten is, waarin het vierregelsysteem wordt vastgelegd. Hoe is de betrokkenheid van de Kamer geregeld bij het LVB? Op welke manier wordt het voorgehangen bij de Kamer? Hoe lang gaat de milieueffectrapportage (m.e.r.)-procedure duren?

De leden van de D66-fractie lezen met instemming in de memorie van toelichting dat de regering ten aanzien van het LVB de voorgeschreven procedure zal volgen, inclusief voorhang- en zienswijzeprocedure. Echter, de leden van deze fractie merken op dat de Wet luchtvaart geen voorhangbepaling bevat voor het LVB. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu geeft ook in haar brief aan de Kamer van 10 maart 2015 (Kamerstuk 29 665, nr. 212) aan dat het formele voorstel tot wijziging van het LVB in

een later stadium in het kader van de voorhangprocedure aan de Kamer zal worden voorgelegd. Deze leden vragen de regering om een toelichting op dit punt. Kan de regering helder maken waar ze op doelt in de memorie van toelichting? Kan de regering aangeven op welke termijn de Kamer het formele voorstel tot wijziging van het LVB kan verwachten?

De leden van de D66-fractie lezen bij artikel I, onderdeel E, onder 3 dat de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu bij ministeriële regeling nadere regels kan stellen over het preferentieel baangebruik, het maximaal aantal vliegbewegingen per jaar en per nacht, de criteria voor gelijkwaardige bescherming en de MHG. De leden van deze fractie vragen waarom de regering van mening is dat er nadere regels gesteld moeten kunnen worden ten aanzien van deze zaken, terwijl deze nu juist de kern raken van deze wetswijziging. Deze leden vragen wat de regering hiermee beoogt. Waar wil zij deze delegatiegrondslag precies voor benutten? In hoeverre heeft het zin om in het LVB regels te stellen ten aanzien van deze zaken, terwijl er per ministeriële regeling (en dus zonder betrokkenheid van de Kamer) vervolgens nadere regels gesteld kunnen worden?

Brief d.d. 10 maart 2015 over vierde baan[1]

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering om in te gaan op de vraag hoe de verhoging van het piekgebruik van de vierde baan van 60 naar 80 vluchten per dag precies is afgewogen tegen een verlaging van de volumecap van 510.000 naar 500.000. Dat zijn toch onvergelijkbare grootheden? Hoe is tot deze «balans» gekomen? Waren alle bewonersplatforms – ook buiten de Alderstafel – het eens met deze wijziging van het Aldersakkoord van 2008? Zo nee, welke niet en waarom niet?

De leden van de D66-fractie zijn positief over het feit dat er binnen de Alderstafel overeenstemming is bereikt over eenstemmig advies inzake het knelpunt van de vierde baan op Schiphol. De leden van deze fractie lezen dat het kabinet het advies van de Alderstafel heeft overgenomen, aangezien «door de ophoging van de dagnorm van 60 naar 80 vliegtuigbewegingen en door de verlaging van de volumecap met in totaal 10.000 bewegingen het voorstel in balans is». Deze leden begrijpen dat door de compensatie van 10.000 minder vliegbewegingen ten opzichte van het akkoord in 2008 er sprake is van «een tegemoetkoming». Echter, deze leden lezen tevens dat de oplossing die is gevonden past binnen de structuur van het Aldersakkoord 2008 waarbij alle overige afspraken uit het akkoord van kracht blijven. Deze leden vragen of het verhogen van de dagnorm niet leidt tot frequentere overschrijding van de normen, zoals de geluidsnormen, terwijl het gemiddelde gebruik – zoals eveneens is afgesproken – op 40 vliegtuigbewegingen per dag gehouden wordt. Met andere woorden: kan de regering aangeven of het vaker voor zal komen dan voorheen dat er een overschrijding van normen plaatsvindt ten gevolge van het verhogen van het maximaal aantal toegestane vliegtuigbewegingen per dag?

De leden van de D66-fractie lezen dat het kabinet op korte termijn een besluit gaat nemen over het eerder door de Alderstafel uitgebrachte advies over de transformatie binnen de 20 Ke zone. De leden van deze fractie vragen op welke termijn de Kamer hierover informatie kan verwachten. Wordt de Kamer in de fase voorafgaand aan het wijzigingsbesluit voor het luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB) op het gebied van externe veiligheid en geluid door de regering op de hoogte gehouden van bijvoorbeeld de uitkomst van gesprekken met de regio? Is de regering

[1] Kamerstuk 29 665, nr. 212

bereid om de door de regio op te stellen inventarisatie van de knelpunten naar de Kamer te sturen, voorafgaand aan het wijzigingsbesluit LIB?

Overig

De leden van de PvdA-fractie vragen welke bepalingen over luchtvaart er in de Omgevingswet komen te staan. Hoe verhoudt de Omgevingswet zich tot het LIB?

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,
Tijdink